

2018年10月22日會議  
資料文件

立法會經濟發展事務委員會  
2018年施政報告及施政綱領  
運輸及房屋局運輸科方面的政策措施

## 引言

本文件旨在闡述在 2018 年施政報告和施政綱領中，政府將推行和持續推行的措施，以鞏固和提升香港作為國際航空和海運中心的地位。

## 香港作為國際航運中心的進一步發展

2. 國家在「十三五規劃」《港澳專章》內明確表示支持香港鞏固和提升我們作為國際航運中心的地位。事實上，香港具備優越的地理位置、制度上的獨特優勢（包括穩固的法治制度、簡單的稅制及高學歷的人力資源等）、自由的經濟體系及豐富的國際商貿經驗，讓我們有充分條件成為重要的國際航空樞紐、國際海運中心和區域物流樞紐。展望未來，我們將繼續循多方面提升香港在空運和海運方面的競爭力，並推動高增值航空、海運和物流業務的發展。

3. 空運方面，香港國際機場是全球最繁忙的貨運機場和全球最繁忙的客運機場之一。今年，香港國際機場的交通量持續增長。於今年首8個月，機場共接待旅客5 040萬人次，飛機起降量超過28萬5千架次，分別與去年同期比較增長3.4%及2.3%；另一方面，首8個月的貨運量逾325萬公噸，與去年同期比較上升3.2%。我們會繼續提升香港國際機場的硬件和軟件配套，以保持香港作為國際航空樞紐的地位。硬件方面會著重提升機場客貨運的處理能力，措施包括積極協助香港機場管理局（「機管局」）推展三跑道系統工程，及優化機場基礎及聯運設施。軟件方面，政府會繼續與國家民航局和澳門民航局密切合作優化空域、發展高增值的航空業務，以及擴大香港的航空網絡。

4. 海運方面，香港擁有悠久的海運傳統，港口、船務和海運服務業是支撐本港貿易和物流業發展的重要動力和基石。香港

港口是全球最繁忙的貨櫃港口之一，亦是亞太區內重要的樞紐港，在2017年處理了約2 080萬個標準貨櫃，其中約六成屬於轉運貨物。香港港口的班輪服務航班頻密且覆蓋面廣－每星期約有320班貨櫃班輪，前往全球約470個目的地。

5. 香港是船東、船務公司和海運服務業群匯聚之處。香港船東和船舶管理公司擁有及管理的船隊龐大，佔全球商船的總載重噸位達9.6%。由海事處管理的香港船舶註冊處是全球第四大船舶註冊，為船東提供24小時全年無休的優質服務，以配合船舶全球營運的需要。在香港註冊的船舶質素享譽盛名，港口國監督滯留率遠低於其他船旗國。此外，本港現有超過800間海運服務公司，為本地、內地和海外的船運企業提供多元化和優質的高增值海運服務，涵蓋海事保險、海事法律及仲裁、船務代理和船舶管理、船務經紀及租賃等；我們亦是區內的船舶融資中心。

6. 海運業面向國際，易受外圍經濟因素影響，面對的挑戰和競爭不斷。特區政府將致力發展和鞏固香港作為高增值海運服務中心和亞太區重要轉運樞紐的地位，透過「香港海運港口局」與業界攜手合作，充分把握國家「一帶一路」和大灣區規劃為海運業帶來的重大機遇，繼續成為內地海運公司「走出去」的最佳跳板，並促進國際海運機構落戶香港和進入內地市場。

## 新措施

7. 我們在2018年會推行的新措施見下文第8至23段。

**(a) 以稅務措施推動香港的船舶租賃業務，並委託香港海運港口局成立專責小組擬定細節，藉此提升香港成為亞太區的船舶租賃中心**

8. 在各樣海運服務中，船舶融資是高增值和高增長的業務，香港船舶貸款和墊款於過去十年上升超過一倍，平均每年增長超過一成。而船舶租賃是新興的船舶融資模式，在全球海運業應用日益普遍，在內地發展尤其迅速，有很大的發展潛力。香港作為國際金融中心，具備堅實的基礎和優厚的條件進一步發展船舶租賃業務。

9. 金融發展局於今年5月發表題為《船舶租賃業務建議》的研究報告，建議推動香港的海運融資和船舶租賃業務發展。政

府同意以稅務措施推動船舶租賃業務，並委託「香港海運港口局」轄下的海運及港口發展委員會成立專責小組，研究推行相關稅務措施的細節安排，以吸引更多船東和船舶融資公司來港落戶，拓展業務，為香港海運業的未來發展注入新動力。有關研究預期在明年下半年完成。

### **(b) 提供稅務減免，以促進海事保險在香港的發展**

10. 香港的海事保險業在過去數十年間發展良好，在 2017 年，香港承保的船舶保險毛保險費總額達約 23 億 6 千萬港元<sup>1</sup>；至於船舶保險總額在過去十年年均增幅接近 7.9%，較整體保險業約 7.1% 年均增幅為高。現時，近 90 間本地及海外的保險公司獲保險業監管局（保監局）授權在香港經營海事保險業務。國際知名的海事保險機構和公司均在香港設有分行，例如國際海上保險聯盟（International Union of Marine Insurance）於 2016 年 10 月在香港設立首個亞洲區中心，以加強亞洲區內海事保險業界的聯繫，並為區內的業界人士提供專業培訓。

11. 政府將會推行稅務減免，為海事保險業務提供百分之五十的利得稅寬免，促進海事保險在香港的發展。政府將聯同保監局擬備推行細節和立法建議，並在過程中與持份者保持密切溝通。我們的目標是在 2019-20 立法年度向立法會提交有關條例修訂草案。

### **(c) 研究簡化規管，便利船東保障及賠償協會在香港運作**

12. 除了提供船體及機器保險及貨運保險的保險公司外，船東保障及賠償亦積極投入香港的海事保險市場。現時，在國際保障及彌償組織的 13 個成員協會中，有 12 個在香港提供服務，當中 7 個為獲授權保險公司，其餘則為理賠或服務辦事處，令香港成為倫敦境外最大的服務群組。考慮到這些船東互保協會的業務性質與一般保險公司有所不同，政府將研究如何簡化規管，並與業界緊密溝通，徵詢他們的意見，以便利船東互保協會在香港擴展其業務。

---

<sup>1</sup> 根據保險業監管局的資料顯示，船舶保險包括船舶、損壞及法律責任的直接及分入再保險業務。上述數字並不包括貨物保險。

**(d) 提供必要的便利和措施，支持香港為國際海運業繼續提供可靠和高質素的爭議解決服務**

13. 香港是亞太區主要的國際法律及爭議解決服務中心，仲裁法例相當完備，亦有眾多熟悉不同專業範疇及具有國際視野的仲裁員，全球不少頂尖的國際律師行和仲裁機構(例如國際商會國際仲裁院、中國國際經濟貿易仲裁委員會和中國海事仲裁委員會)都以本港為基地，為業界提供專業及優質的海事法律及仲裁服務。

14. 此外，在香港作出的仲裁裁決可在世界各國獲得認可和執行。在香港所作出的仲裁裁決可在《紐約公約》下超過150個締約國執行，當中包括香港主要海事商業伙伴如美國、英國、希臘、新加坡及日本等等。同時，在香港所作出的仲裁裁決可透過《關於內地與香港特別行政區相互執行仲裁裁決的安排》於內地執行。上述的執行制度為世界各地來港經營的船公司提供業務上的保障。

15. 我們會繼續與香港的法律專業團體及仲裁機構合作，推廣香港的海事法律和仲裁服務，以提升香港成為區內的主要海事仲裁中心的地位。我們同時鼓勵海外和內地的船東及船舶租賃公司在他們的標準合約內採用以香港作為仲裁地的條款，從而為「一帶一路」建設提供高端國際法律和爭議解決服務。

**(e) 在選定的政府海外經濟貿易辦事處和駐內地辦事處及聯絡處設立香港船舶註冊處區域支援團隊，以更快捷直接地為船東在當地港口提供支援，並推廣香港船舶註冊**

16. 由海事處管理的香港船舶註冊處是全球第四大船舶註冊(以總噸位計)。截至2018年8月底，香港船舶註冊的船隻數目為2 589艘；總註冊噸位超過1億2千萬，較去年同期增長近9%。在香港註冊的船舶素來以優質服務享譽盛名，港口國監督滯留率遠低於其他船旗國。

17. 香港船舶註冊處一直為船東提供24小時全年無休的優質服務，以配合船舶全球營運的需要。為進一步擴大香港船舶註冊的服務範圍，吸引更多世界各地的船東在香港註冊他們的船舶，並加強規管香港註冊船舶的安全和質素，政府將分階段在部份駐海外及內地經濟貿易辦事處和駐內地聯絡處設立區域支援團隊，例如上海、東京、新加坡、倫敦及三藩市等，務求令香港船舶註冊處的服務覆蓋內地、亞洲、歐洲和北美。此措施旨在提升

香港註冊船舶的質素，為身處外地的船東提供更快捷、直接的支援，並推廣香港船舶註冊。

**(f) 向海運及空運人才培訓基金注資二億元，加強培育行業專才**

18. 人力資源是香港海運和航空業持續發展的一大關鍵。政府在2014年撥款一億元，成立「海運及空運人才培訓基金」（「基金」），旨在透過各項計劃吸引更多年青人投身海運和航空業，並提升業內從業員的整體專業水平，建立一個有活力、多元化和具競爭力的專業人才庫，支持兩個行業的長遠發展。

19. 「基金」目前支援14項培訓資助／獎勵計劃，包括12項與海運業相關的計劃<sup>2</sup>。截至2018年8月，「基金」推行的措施累計惠及超過6 200名學生和現職海運及航空業人士。我們將向「基金」注資兩億元，以延續「基金」的運作，並會推出更多新計劃，培育海運和航空業專才。基金下各項主要計劃的簡介及進度，包括已落實於2018年推行的優化措施，載於附件。

**(g) 繼續拓展香港的全面性避免雙重課稅協定網絡，以吸引更多國際海運和海運服務業公司落戶香港**

20. 由於海運業屬國際性質的業務，海運公司較其他業界企業容易受到雙重徵稅。為支持國際企業來港拓展業務，香港一直積極與其他稅務管轄區商議，簽訂更多全面性避免雙重課稅協定（全面性協定），協助香港海運企業評估其跨境經濟活動所產生的稅務負擔及解決雙重課稅問題。現時，香港已與47個稅務管轄區簽訂涉及海運收入的避免雙重課稅協定，包括40份全面性協定，而當中超過一半的全面性協定夥伴屬於「一帶一路」沿線地區。

21. 政府會繼續積極與其他貿易夥伴展開談判，簽署相關協議，讓香港建立一個更全面的網絡，促進貿易連繫和避免雙重徵稅，吸引更多國際海運企業和海運服務公司在香港設立區域辦事處。

---

<sup>2</sup> 當中兩項計劃同時涵蓋海運及航空兩個行業。

**(h) 與業界合作，共同在海外和本港向持份者推廣香港的海運及港口服務，並鼓勵更多公司和個人積極把握相關行業的商機和就業機會**

22. 特區政府一直向海外及內地的海運業界推廣香港作為區內主要海運服務中心的優勢，以吸引國際知名的海外及內地海運企業來港營商。香港海運港口局聯同相關政府部門和機構積極參與大型國際海事展覽，並到訪內地及海外海運業活躍的城市，推廣香港的高增值海運服務，包括去年12月到訪上海和北京，並參與兩年一度的中國國際海事會展；香港代表團亦於今年6月到訪希臘雅典參加希臘國際海事展(Posidonia)，推廣香港作為國際海運中心的地位，與當地的業界交流。香港海運港口局正籌備到訪丹麥哥本哈根和挪威奧斯陸，推廣香港的專業和優質的海運服務；以及訪問廣西，探討雙方於物流和海運業方面的合作，並了解「南向通道」的發展。

23. 在本地推廣方面，香港海運港口局將於今年 11 月 18 至 24 日舉辦第三屆「香港海運週」，團結香港海運業各界人士和展示其實力，並推廣香港作為經營海運業務的首選地。第三屆的「香港海運週」將會有超過 50 個本地和海外的海運團體參與，透過 50 多個活動，包括會議及研討會、業界簡報會、企業活動、交流活動等等，令社會更瞭解海運及港口業為香港帶來的經濟貢獻。

## 持續推行的措施

24. 此外，我們在2018年會繼續推行多項現行的措施，詳見下文第25至46段。

## 國際航運中心

**(i) 繼續積極協助機管局推展香港國際機場三跑道系統工程，並要確保港珠澳大橋落成及完善相關配套，以提升香港空運和陸路運輸量，為迎接物流及航運業的機遇做好準備，鞏固香港作為航空樞紐及海運中心的地位。**

25. 隨著與填海及城市規劃相關的法定程序完成，機管局已於2016年8月展開三跑道系統的工程。機管局預計整項三跑道系統

工程需時約八年完成，現正主要進行填海工程及相關機場設施的設計和招標工作。運輸及房屋局及機管局會繼續透過立法會的經濟事務委員會，適時向議員匯報及解釋三跑道系統計劃的各項最新進展。

26. 這項重要的基建投資不僅會鞏固香港作為國際及區域航空交通樞紐的戰略地位，更會對粵港澳大灣區的發展及推動國家「一帶一路」的作出實質貢獻。機管局預計，當三跑道系統全面運作後，客運量會由2017年的7 290萬人次增加至約1億人次，而貨運量則由492萬公噸增加至約900萬公噸，並可滿足香港國際機場未來的航空交通需求。三跑道系統會為香港帶來長遠的經濟和社會效益，為各行各業創造大量就業機會，促進香港整體競爭力並惠及民生。

### **(ii) 在三跑道系統啟用前提升香港國際機場的跑道容量**

27. 為配合香港國際機場三跑道系統的發展，民航處會繼續與國家民航局和澳門民航局在空域管理上緊密合作，以期循序漸進地達致三跑道系統的目標容量。就此，民航處與國家民航局和澳門民航局於2017年7月簽訂合作備忘錄，進一步提升珠三角地區空中交通管理的效率，並展開具體的技術性研究，以推動大灣區內空域優化和協同發展。其中一個重點是展開粵、港、澳大灣區空域類比模擬工作(簡稱快速模擬測試)，為香港國際機場推展三跑道系統工程，以及珠三角內多個機場持續擴建和發展，提供數據和技術支援。目前，建立快速模擬軟件需要的數據庫已接近完成，即將展開數據整合及校對工作，預計評估分析工作可於2019年內大致完成。三方將根據有關評估分析結果制定具體措施，進一步優化空域及航空交通管理。

28. 另一方面，為應付三跑道系統啟用前航空交通急速增長的迫切需求，民航處會繼續研究和應用最新的航空交通管理技術，包括更新及改進衛星導航技術以優化本港的導航程序，並研究在香港實施「性能為本的跑道容量公佈」<sup>3</sup>及「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」<sup>4</sup>的可行性，務求在三跑道系統啟用前有

---

<sup>3</sup> 「性能為本的跑道容量公佈」- 全名為 Performance-based Capacity Declaration (PBCD)，為一種跑道容量管理策略，利用電腦模擬軟件，考慮跑道、空管等多個運作條件及不同航班的編配組合，去釐定一個可以提升機場容量及運作效率的航班時間表。PBCD已在倫敦希斯路機場有效使用。

<sup>4</sup> 「歐洲對尾流紊流類型重新分類計劃」- 全名為 European Wake Vortex Re-categorisation (RECAT-EU)，為美國聯邦航空局及歐洲空中航行安全組織於2005年提出。該計劃建議對

限度地提升香港國際機場現有雙跑道的容量。

### **(iii) 讓香港發展成為國際航空培訓樞紐**

29. 為進一步鞏固香港作為區內主要航空樞紐的領導地位，機管局已成立「香港國際航空學院」(學院)，培訓本地及區域空運管理人才。學院2017年4月推出首批課程，至今已為超過7 400名學員舉辦了包括機場管理、保安和航空服務等專業的培訓課程。學院積極與本地教育及職業訓練學院、機管局的業務夥伴及其他機構合作推出多項課程，包括「機場服務及營運證書課程」及聚焦航空業的Earn & Learn職學計劃。

30. 此外，學院與法國國立民用航空學院合辦航空運輸管理高等碩士課程，期望吸引本地及區內有志投身航空業的人士。首屆課程於2017年12月推出，學生包括來自內地及「一帶一路」沿線國家。第二屆課程預計於2019年1月推出。學院與法國國立民用航空學院的合作，將有助發揮香港的軟實力，讓香港發展為航空人才培訓基地。我們會加強與國際航空組織及機構合作，以進一步提升區內民航能力和安全意識。

### **(iv) 提升香港國際機場處理空運貨物的能力**

31. 隨著各項重要基建陸續落成，大嶼山將會是通往世界和大灣區的「雙門戶」。為把握大嶼山的各種優勢和機遇，機管局已在機場島南貨運區預留陸側和空側土地，以加強不同貨物處理能力和效率及相關物流發展，以支持轉運、跨境電子商貿及高價值空運貨物的發展。

32. 2017年11月，機管局與其合作夥伴落實擴建速遞貨運站，加強本港處理速遞和小型包裹的能力，對香港國際機場鞏固其貨運物流的領先地位有重要作用。另外，位於南貨運區過路灣約5.3公頃的土地於2018年6月批出，將用以發展為高端物流中心。過路灣地段鄰近貨運站，能有效配合電子商貿倉儲配送需要，有利香港國際機場發揮其樞紐角色，預計於2023年投入運作。

33. 機管局與業界積極提升香港國際機場處理高價值溫控貨物(包括藥品)的能力。除了於2017年取得國際航空運輸協會的

---

國際民航組織現行對航機之間所需的尾流紊流最低間隔標準重新進行審議及界定，包括將現行航空器尾流紊流類型由現時四類重新劃為六類，從而達到更高效使用跑道容量的目的。



醫藥品冷鏈運輸認證(IATA CEIV Pharma)，成為該認證的機場伙伴外，機管局繼續投資發展機場的冷鏈設施，包括在停機坪興建遮蓋及添置冷凍拖卡，以更好配合不同溫控貨物運送流程的特殊需要，吸引更多溫控貨物經香港轉運往世界各地。我們亦會與機管局積極研究各項促進本港空對空轉運的便利措施，保持香港國際機場作為國際航空貨運樞紐的競爭力。

**(v) 繼續支持機管局發展機場「SKYCITY航天城」計劃**

34. 機管局正積極推進「SKYCITY航天城」發展項目。酒店項目於去年批出，現已開始興建，預計於2020年至2021年間開業。另外，首階段零售、餐飲和娛樂等發展項目亦於2018年4月批出，預期將於2023年至2027年分期落成啟用。

35. 發展「SKYCITY航天城」對於大嶼山以至香港整體的經濟及社會發展，均具重大策略價值，除可為香港創造重要的投資、營商和就業機會，更能提升香港國際機場作為全球航空樞紐的吸引力和競爭力，並有助推動旅遊業的進一步發展。機管局會配合三跑道系統的規劃，以及大嶼山的其他發展，務求「SKYCITY航天城」的發展可以發揮最大的經濟效益。

36. 為在大嶼山創造一個具高經濟效益及多元化就業機會的航空產業群，今年將有一項新措施，由政府邀請機管局，就香港口岸人工島上蓋發展探討可行的土地用途方案，以配合機場未來發展及運作，以及與亞洲博覽館和SKYCITY航空城發展項目發揮協同效應。

**(vi) 委託獨立專業人士就放寬青馬大橋通航高度限制的可行性提出意見，以平衡大橋安全和船隻航行安全，以及利便大型貨輪進出香港港口。目標是在2019年中前完成相關研究**

37. 青馬大橋(「大橋」)是連接市區和香港國際機場的唯一陸路通道，其安全對香港至關重要。大橋建於馬灣海峽之上，橋下水域是連接香港與珠三角西部和中部港口(包括蛇口、大鏟灣和南沙)的主要航道。由於海運業界所採用的貨輪愈趨大型，政府已委託獨立專業人士，進一步研究放寬青馬大橋通航高度限制的可行性，從而平衡大橋結構安全和船隻航行安全，以及利便大型貨輪進出香港港口，維持港口競爭力。

**(vii) 逐步落實改善港口措施，包括分階段增加貨櫃堆場空間及駁船泊位，以提升葵青貨櫃碼頭的貨櫃處理能力和善用碼頭的後勤用地，維持香港港口的競爭力**

38. 政府會繼續落實葵青貨櫃碼頭港口後勤用地檢討中提出的多項建議，以更有效善用該等用地，應付未來港口和物流業的發展需求。我們正分階段將六幅共約 18 公頃的港口後勤用地批予葵青貨櫃碼頭，以擴大貨櫃堆場空間及增加駁船泊位，提升貨櫃處理能力。我們已完成當中三幅共約 7.8 公頃用地的準備工作，並正與相關碼頭營運商就地契進行磋商，務求盡快推出有關用地。此外，我們會繼續進行兩項可行性研究，分別探討於青衣一幅土地興建多層大樓作貨櫃存放和貨物處理，以及將葵涌另一幅土地發展為綜合大樓作貨櫃車和貨車停車場及現代物流設施的可行性，以便騰出更多土地支援港口運作。有關研究預計於 2019 年完成。

**(viii) 繼續與相關部門物色合適土地作現代物流設施用途，以促進香港的高增值第三方物流業發展**

39. 貿易及物流業是香港四大經濟支柱之首，佔本地生產總值約 22%，當中物流業佔本地生產總值的 3.2% (約 770 億港元)，並為約 4.6% 的就業人口提供約 17.5 萬個職位。香港憑藉優越的地理位置、自由港的地位、完善的基建設施、便捷的海、陸、空多模式聯運網絡，以及經驗豐富的專業人才，一直是亞洲區內的物流樞紐。

40. 政府會繼續物色合適土地，以推動高增值第三方物流業的發展。為此，我們已於今年五月批出位於屯門第49區一幅3.17公頃的用地作現代物流用途，為物流業提供約七萬九千平方米的樓面面積。我們會繼續聯同相關部門物色合適用地供業界興建現代化物流設施。

## 加強對外交通運輸聯繫

**(ix) 與機管局攜手合作，落實措施加強機場客貨運處理能力和機場服務。繼中場客運廊落成啟用後，機場飛行區中場範圍發展計劃的餘下部分將於2020年前分階段完成。**

41. 中場客運廊已於2016年3月全面投入運作，讓機場每年可處理的客運量增加1 000萬人次，有助應付中期的航空交通需求。機場飛行區中場範圍發展計劃的餘下部分亦將於2020年前分階段完成。

**(x) 支持機管局擴充聯運接駁設施，以增強香港國際機場與珠三角地區的連繫**

42. 憑着綜合的多式聯運網絡，香港國際機場成為通往內地的主要門戶。旅客可經香港國際機場提供的跨境客車、轎車和客輪服務，來往珠三角和世界各地。去年，每日約有550班客車從香港國際機場出發前往內地超過110個目的地。海天客運碼頭則為中轉旅客提供便捷的空海聯運快船服務來往香港與九個珠三角城市<sup>5</sup>。2018年1月至8月期間，海天客運碼頭的中轉客運量約為185萬人次。

43. 隨著珠三角區內以及本地各項大型運輸基建，包括港珠澳大橋、屯門至赤鱸角連接路等在未來相繼落成，將進一步縮短內地旅客、貨物到香港國際機場的路程。在港珠澳大橋落成通車後，往來香港與珠三角西部的陸路交通將更趨便捷。為使港珠澳大橋與香港國際機場能發揮更大的效應，便利港、珠、澳三地的市民和旅客來往香港國際機場，我們支持機管局擴充聯運接駁設施。參照現時海天碼頭的運作概念和模式，機管局計劃在海天客運碼頭旁興建「多式聯運中轉客運大樓」及以封閉行車橋經香港口岸連接港珠澳大橋，以期於落成後提供雙向陸空轉乘接駁巴士服務，讓中轉旅客可經珠、澳口岸直達香港國際機場禁區，無需辦理香港入境手續即可乘坐旅客捷運系統，進入機場管制區域登機轉飛海外。旅客從海外經香港國際機場前往珠、澳口岸亦同樣受惠。預計有關項目最快可於2022年啟用。

---

<sup>5</sup> 目前，海天客運碼頭提供客輪往來九個珠三角口岸，分別是深圳的蛇口與福永、澳門的外港客運碼頭與氹仔、廣州的南沙與蓮花山、東莞的虎門、中山和珠海。

**(xi) 增加新的民航伙伴，並與現有民航伙伴檢討民航協定，以期進一步開放民航安排，從而支持本地民航業持續增長和發展。**

44. 截至2018年9月，我們已與67個民航伙伴簽訂民航協定。而在約110個「一帶一路」沿線國家當中，香港已經與45個簽訂了民航協定或國際民航過境協定。在過去一年，我們與巴西、希臘、匈牙利及愛爾蘭草簽了更新的民航協定，並與6個民航伙伴(內地、新加坡、土耳其、阿拉伯聯合酋長國、捷克和卡塔爾)檢討或擴大了雙邊民航安排，為支持民航業的增長和發展提供基礎。

45. 我們會繼續不時檢討對航空服務的需求，並適時與我們的民航伙伴展開航權談判，以擴大空運運力，回應市場需求。

## 海上安全

**(xii) 落實本地載客船隻規管機制的改善措施，以加強海上安全。繼續跟進《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》的建議**

46. 海事處正繼續跟進落實海事處制度改革督導委員會及《2012年10月1日南丫島附近撞船事故調查委員會報告》中的各項建議。在提升海上安全方面，政府已落實一連串改善措施，包括加強船員瞭望工作、提高本地船隻第三者風險保險保額，及立法要求載客船舶安裝有助航海安全的儀器等。海事處會繼續推進各項海上安全的改善措施，例如管制海上醉駕及藥駕，以及檢討本地遊樂船隻規管制度等。我們將陸續就部分相關措施諮詢本事務委員會。

## 委員意見

47. 我們歡迎委員就上述措施提供意見。

運輸及房屋局  
運輸科  
2018年10月

## 海運及空運人才培訓基金下主要措施簡介及進度

為支持航運業的長遠發展，培訓更多業界人才，政府於2014年4月撥款一億港元成立「海運及空運人才培訓基金」（「基金」），支持和鼓勵更多在學年青人或在職的海運和空運業界人士接受相關的技術訓練和升讀專業學位課程，投身航空及海運業界，以提升行業的整體競爭力和專業水平。

2. 「基金」設有多項培訓資助／獎勵計劃，涵蓋航空及海運業的不同範疇。截至2018年8月，「基金」共惠及超過6 200名學生和現職海運及空運業人士。當中六項主要計劃的詳情及進度載列如下：

### 「專業培訓課程及考試費用發還計劃」

- 計劃旨在鼓勵在職的海運和航空業人士修讀由各院校、專業或業界團體提供的課程和參加專業考試，提升技能及獲得專業資格。計劃由2014年推出至今已涵蓋約235項專業課程和考試，共有超過3 350名人士獲得資助，資助金額共約805萬元。政府會陸續增加更多核准的課程及專業試。

### 「海運和航空業實習計劃」

- 計劃透過政府、業界和院校三方合作，為大專生提供實習機會，鼓勵他們投身海運和航空業。2018年約有500名學生參與計劃，在約60間航運公司實習。政府今年會繼續向業界和院校宣傳，鼓勵更多機構、大專生和中六離校生(只適用於航空業)參與。

### 「海外交流學生資助計劃」

- 政府自2015年起與四間大學(即香港理工大學、香港城市大學、香港中文大學和香港科技大學)合作，資助其修讀海事相關課程的學生到海外大學交流，修讀海運相關的課程，向他們提供海外學習和擴闊視野的機會，截至2018年中已有超過50名學生獲得資助。

### 「本地船舶業訓練獎勵計劃」

- 計劃向新入職受僱於本地船舶業的人士提供最高三萬元的資助，鼓勵他們考取首個本地船舶船長或輪機操作員專業資格。至今已有 125 個申請獲批資助。

### 「香港航空獎學金計劃」

- 計劃於 2015 年開展，向選定的學生提供獎學金，讓他們完成與航空業相關的學位或高級學位課程，以鼓勵航空業界的持續專業發展。截至 2017／2018 學年共有六個碩士和學士課程為計劃下之選定課程，至今共有 24 名學生獲頒發獎學金。計劃於 2018／2019 學年增加四個選定課程，政府會繼續物色合適課程以納入計劃。

### 「飛機維修專門課程部分學費退還計劃」

- 計劃鼓勵青年人選修飛機維修專門課程及在畢業後投身飛機維修工作，向修畢飛機維修專門課程並符合申請資格的人士提供額外資助。截至 2018 年 8 月，超過 190 名人士成功申請部分學費退還，資助金額共約 264 萬元。

3. 此外，「基金」在 2018 年為部份與海運相關的計劃推行優化措施，詳情如下：

- 調高參與「船舶維修訓練獎勵計劃」的船舶維修學徒的獎勵津貼金額，由每月 1,500 元增至 3,000 元，為期最長 36 個月，藉此鼓勵更多船舶維修學徒參加。
- 為加強參與「航海訓練獎勵計劃」的遠洋船舶甲板和輪機員實習生的支援，為完成 18 個月航海實習的甲板實習生(或 12 個月輪機員實習生)回岸上預備相關考試期間，以及完成有關考試回船舶工作但仍未獲晉升時期，每月提供額外資助。有關資助期最長為 6 個月，每人最多可額外獲發 \$54,000 元。此項新安排預計於今年內推出，以鼓勵更多年青人投身航海業。